資料２

事業用自動車に係る総合的安全対策の課題及びそれに対する具体的な対応案（参考資料）

２．事故情報の活用等に関する課題－１①

自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会

従　来 → **平成２０年度**

従来

- **マクロ分析**
  交通事故の発生傾向を把握
- **特定テーマを選定**
  18年度　バスの車内事故
  19年度　トラックの追突事故
- **ミクロ調査・分析**
  特定テーマの類型に属する事故について、現地調査及び要因分析を実施
- **特別調査**
  利用実態調査や再現実験等を追加調査
- **事故要因分析検討会**
  専門家による事故要因の分析及び安全対策を検討
- **事故要因の傾向分析を報告**
- **安全対策を提言**
  18年度　バスの車内事故防止対策
  19年度　トラックの過労運転防止対策

平成２０年度

- **マクロ分析**
- **特定テーマを選定**
  20年度　タクシーと二輪車・自転車の衝突事故
- **ミクロ調査・分析**
- **特別調査**
- **事業者からの事故速報**
- **社会的影響の大きい事故の抽出**
  （例）・タンクローリー横転火災
  ・雪道でのバス転落
  ・運転者の意識喪失による路外逸脱
  等　10件程度
- **ミクロ調査・分析**
  対象重大事故について、現地調査及び要因分析を実施
- **事故要因分析検討会**
  専門家による事故要因の分析、再発防止対策及び安全対策を検討
- **事故要因の傾向分析を報告**
- **安全対策を提言**
  20年度　タクシーと二輪車等の衝突事故防止対策
- **重大事故の要因分析及び再発防止策を報告**

２．事故情報の活用等に関する課題－１②

自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会

調査・分析事例

平成２０年１２月１８日現在

No	運輸局	発生日時	発生場所（道路名）	事業の種類	事故等の種類	死傷状況			当 時 の 状 況
						死亡	重傷	軽傷	
1	東北	20.1	山形県鶴岡市（国道）	乗合	健康起因	0	0	0	高速バスが国道を走行中、トンネル内で運転者の具合が悪くなり意識が朦朧となったため、縁石に2回接触した。気付いた乗客が、ハンドルを握って縁石に接触させながら減速させ、意識が回復した運転者がブレーキをかけて停車した。
2	関東	20.1	青森県青森市（国道）	貸切	転落	1	2	20	当該貸切バス運転者は、国道を市中心部に向け運行中、圧雪凍結の下り坂右カーブで減速が遅れ、ガードレールを突き破り、道路左側の谷（約5m）に当該車両の左側面を下にして転落した。 この事故により、乗客1名が死亡し、乗客2名が重傷、乗客20名が軽傷を負った。
3	関東	20.7	東京都大田区（その他道路）	乗合	死傷	1	0	0	当該バス運転者は、駅のバスロータリーのバス停から発車したところ、右側から歩いてくる歩行者に気づき一旦停車、その後、歩行者が立ち止まって譲ってくれたため再発進したところ、バスの車外から「止まれ！」という声が聞こえ、停車して車外を確認したところ別な歩行者を巻き込んでいた。 この事故により、歩行者が死亡した。
4	関東	20.9	埼玉県本庄市（その他道路）	乗合	車内	1	0	0	当該バス運転者は、当該バス停において待っていた2名を乗車扱いしていた際、1名が乗車してもう1名が乗車しようとしたところ、当該運転者は乗車したものと勘違いし、扉を閉めて発車したため、乗ろうとしていた乗客が転倒してバスの後輪で両足を轢過した。 この事故により、バスに乗ろうとしていた乗客が死亡した。
5	関東	20.8	東京都板橋区（自動車専用道路）	貨物	転覆	0	1	0	当該トラクタ・トレーラ運転者は、東京でガソリン（16kl）軽油（4kl）を積載し、自動車専用道路を運行中、他路線との合流所付近カーブにおいて横転し、側壁に衝突して、その衝撃でタンクの蓋が開き漏れた積み荷に引火して炎上した。 この事故により、当該運転者が重傷を負った。

2．事故情報の活用等に関する課題－２

＜自動車事故報告規則＞

○第2条 （定義）
この省令で、「事故」とは、次の各号のいずれかに該当する自動車の事故をいう。
 1 自動車が転覆し、転落し、火災（積載物品の火災を含む。）を起こし、又は踏切において鉄道車両と衝突し、若しくは接触したもの
 2 死者又は重傷者（自動車損害賠償法施行令第5条第2号又は第3号に掲げる傷害を受けた者をいう。）を生じたもの
 3 自動車に積載された次に掲げるものの全部若しくは一部が飛散し、又は漏えいしたもの
  イ 消防法 第2条第7項に規定する危険物
  ロ 火薬類取締法第2条第1項に規定する火薬類
  ハ 高圧ガス保安法第2条に規定する高圧ガス
  ニ 原子力基本法第3条第2号に規定する核燃料物質及びそれによって汚染された物
  ホ 放射性同位元素素等による放射線障害の防止に関する法律第2条第2項に規定する放射性同位元素及びそれによって汚染された物
  ヘ シアン化ナトリウム又は毒物及び劇物取締法施行令別表第2に掲げる毒物又は劇物
  ト 道路運送車両の保安基準第47条第1項第3号に規定する品名の可燃物
 4 操縦装置又は乗降口の扉を開閉する操作装置の不適切な操作により、旅客に自動車損害賠償保障法施行令第5条4号に掲げる傷害が生じたもの
 5 運転者の疾病により、事業用自動車の運転を継続することができなくなったもの
 6 自動車の装置（道路運送車両法第41条各号に掲げる装置をいう。）の故障により、自動車が運行できなくなったもの
 7 前各号に掲げるもののほか、自動車事故の発生の防止を図るために国土交通大臣が特に必要と認めて報告を指示したもの

○第3条 （報告書の提出）
 旅客自動車運送事業者、貨物自動車運送事業者（貨物軽自動車運送事業者を除く。以下同じ。）、特定第二種貨物利用運送事業者及び自家用有償旅客運送者並びに道路運送車両法第50条に規定する整備管理者を選任しなければならない自家用自動車の使用者は、その使用する自動車（自家用有償旅客運送の用に供するものを除く。）にあっては、軽自動車、小型特殊自動車及び二輪の小型自動車を除く。）について、前条各号の事故があった場合には、30日以内に当該事故ごとに自動車事故報告書（別記様式による。以下「報告書」という。）3通を当該自動車の使用の本拠の位置を管轄する運輸監理部長又は運輸支局長（以下「運輸監理部長又は運輸支局長」という。）を経由して、国土交通大臣に提出しなければならない。
二、三 （略）

○第4条 （速報）
 旅客自動車運送事業者、貨物自動車運送事業者、特定第二種貨物利用運送事業者及び自家用有償旅客運送者並びに前条の自家用自動車の使用者は、その使用する自動車（自家用自動車（自家用有償旅客運送の用に供するものを除く。）にあっては、軽自動車、小型特殊自動車及び二輪の小型自動車を除く。）につき、第2条第1号に該当する事故であり、かつ、同条第2号に該当する事故若しくは同条第3号に該当する事故があったとき又は国土交通大臣の指示があったときは、第3条第1項の規定によるほか、電話、電報その他適当な方法により、24時間以内に、その事故の概要を運輸監理部長又は運輸支局長に速報しなければならない。
二 （略）

＜自動車運送事業者等緊急時対応マニュアル＞（以下、関係部分のみ抜粋）

２．事故発生時の対応

（１）速報の対象となる事故

速報していただく事故は、下記のとおりです。

●一般乗合旅客自動車運送事業者、一般貸切旅客自動車運送事業者、特定旅客自動車運送事業者及び自家用有償旅客運送者

① 乗客に1名以上の死者又は行方不明者を生じた事故
② 乗客に5名以上の負傷者（重傷、軽傷を問わない）を生じた事故
③ 乗客、乗員、歩行者その他を問わず１名以上の死者を生じた事故
④ 乗客、乗員、歩行者その他を問わず5名以上の重傷者を生じた事故
⑤ 乗客、乗員、歩行者その他を問わず１０名以上の負傷者（重傷、軽傷を問わない）を生じた事故
⑥ 転覆、転落又は火災が発生した事故
⑦ 飲酒又は酒気帯びによる運行
⑧ 自然災害に起因する可能性のある事故
⑨ その他報道機関などから取材・問い合わせを受けた事故又は報道のあった事故

●一般乗用旅客自動車運送事業者

① 乗客に1名以上の死者又は行方不明者を生じた事故
② 乗客に5名以上の負傷者（重傷、軽傷を問わない）を生じた事故
③ 乗客、乗員、歩行者その他を問わず１名以上の死者を生じた事故（第一当事者に限る。）
④ 乗客、乗員、歩行者その他を問わず5名以上の重傷者を生じた事故（第一当事者に限る。）
⑤ 乗客、乗員、歩行者その他を問わず１０名以上の負傷者（重傷、軽傷を問わない）を生じた事故（第一当事者に限る。）

※ 「第一当事業者」とは、タクシー・ハイヤー側に過失が高いと思われる場合の事故をいいます。なお、相手方が歩行者、自転車の場合は広く報告をお願いします。

⑥ 飲酒又は酒気帯びによる人身事故
⑦ 自然災害に起因する可能性のある事故
⑧ その他報道機関などから取材・問い合わせを受けた事故又は報道のあった事故その他社会的影響が大きいと認める事故

●貨物自動車運送事業者

① ２名以上の死者を生じた事故（第一当事者に限る。）
② 5名以上の重傷者を生じた事故（第一当事者に限る。）
③ １０名以上の負傷者（重傷、軽傷を問わない）を生じた事故（第一当事者に限る。）

※ 「第一当事業者」とは、トラック側に過失が高いと思われる場合の事故をいいます。なお、相手方が歩行者、自転車の場合は広く報告をお願いします。

④ 飲酒又は酒気帯びによる人身事故
⑤ 自然災害に起因する可能性のある事故
⑥ 危険物、高圧ガス、毒物・劇物、火薬類（以下「危険物等」という。）の大量漏洩事故 ※「危険物」とは、消防法第２条第７項に規定する危険物をいいます。
⑦ その他報道機関などから取材・問い合わせを受けた事故又は報道のあった事故
⑧ 放射性輸送物の自動車輸送時における事故（★）

（★）貨物自動車運送事業者は、その所持する放射性輸送物について事故、紛失、盗難などが生じた場合には、直ちにその旨を国土交通省に報告しなければならないことになっています。

（２）速報（第１報）

事故の対象となる事故が発生した際には、以下の手順等及び別添１～３の連絡フローにより報告をお願いします。

① 速報手順

緊急連絡担当者は、第１報を速やかに各地方運輸支局等緊急連絡担当先へご連絡下さい。

（別添１）

事故発生時における緊急連絡体制のフロー

速報対象となる事故

下記の事故が発生した場合には速やかに報告して下さい。

1. 乗客に1名以上の死者又は行方不明者を生じた事故
2. 乗客に5名以上の負傷者を生じた事故
3. 乗客、乗員その他を問わず1名以上の死者を生じた事故
4. 乗客、乗員その他を問わず5名以上の重傷者を生じた事故
5. 乗客、乗員その他を問わず10名以上の負傷者を生じた事故
6. 転覆、転落又は火災が発生した事故
7. 飲酒又は酒気帯びによる運行
8. 自然災害に起因する可能性のある事故
9. その他報道機関などから取材・問い合わせを受けた事故又は報道のあった事故

一般乗合・一般貸切・特定事業者又は自家用有償旅客運送者

報　告

速やかに

1．及び2．は特に速やかに！

報告は管轄の運輸支局等へ！

〇〇運輸支局等整備部門保安担当
（沖縄総合事務局運輸部監査指導課）

［連絡先の勤務時間内（〇：〇〇～〇〇：〇〇）］
直通電話：〇〇〇－〇〇〇－〇〇〇〇　FAX：〇〇〇－〇〇〇－〇〇〇〇
［連絡先の勤務時間外・休日］
携帯電話：〇〇〇－〇〇〇－〇〇〇〇

報告事項

第1報は把握している範囲で速やかに！

①事業者名　②事業形態　③発生日時　④発生場所　⑤事故車の登録番号　⑥死者数、行方不明者数、重傷者数及び負傷者数　⑦事故概要　⑧情報入手先　⑨その他判明している事項　⑩緊急連絡担当者名及び連絡先

※第１報報告後の追加情報も速やかに報告

（別添2）

事故発生時における緊急連絡体制のフロー

速報対象となる事故

下記の事故が発生した場合には速やかに報告して下さい。

1. 乗客に1名以上の死者又は行方不明者を生じた事故

2. 乗客に5名以上の負傷者を生じた事故

3. 乗客、乗員その他を問わず1名以上の死者又は行方不明者を生じた事故（第一当事者に限る）

4. 乗客、乗員その他を問わず5名以上の重傷者を生じた事故（第一当事者に限る）

5. 乗客、乗員その他を問わず10名以上の負傷者を生じた事故（第一当事者に限る）

6. 飲酒又は酒気帯びによる人身事故

7. 自然災害に起因する可能性のある事故

8. その他報道機関などから取材・問い合わせを受けた事故又は報道のあった事故

一般乗用旅客自動車運送事業者

報　告

速やかに

1. 及び2. は特に速やかに！

報告は管轄の運輸支局等へ！

〇〇運輸支局等整備部門保安担当
（沖縄総合事務局運輸部監査指導課）
［連絡先の勤務時間内（〇:〇〇～〇〇:〇〇）］
直通電話:〇〇〇－〇〇〇－〇〇〇〇　FAX:〇〇〇－〇〇〇－〇〇〇〇
［連絡先の勤務時間外・休日］
携帯電話:〇〇〇－〇〇〇－〇〇〇〇

報告事項

第1報は把握している範囲で速やかに！

①事業者名　②発生日時　③発生場所　④事故車の登録番号　⑤死者数、行方不明者数、重傷者数及び負傷者数
⑥事故概要　⑦情報入手先　⑧その他判明している事項　⑨緊急連絡担当者名及び連絡先
※第1報報告後の追加情報も速やかに報告

事故発生時における緊急連絡体制のフロー

（別添3）

速報対象となる事故

下記の事故が発生した場合には速やかに報告して下さい。

1. 2名以上の死者を生じた事故（第一当事者に限る）
2. 5名以上の重傷者を生じた事故（第一当事者に限る）
3. 10名以上の負傷者を生じた事故（第一当事者に限る）
4. 飲酒又は酒気帯びによる人身事故
5. 自然災害に起因する可能性のある事故
6. 危険物等の大量漏洩事故
7. その他報道機関などから取材・問い合わせを受けた事故又は報道のあった事故

放射性輸送物の自動車輸送時の事故

下記の事故が発生した場合には直ちに報告して下さい。

○放射性輸送物の自動車輸送時における事故、紛失、盗難

貨物自動車運送事業者

報告（速やかに） 6. は特に速やかに！

報告は管轄の運輸支局等へ！

○○運輸支局等整備部門保安担当
（沖縄総合事務局運輸部監査指導課）
［連絡先の勤務時間内（○:○○～○○:○○）］
直通電話：○○○－○○○－○○○○
FAX　　：○○○－○○○－○○○○
［連絡先の勤務時間外・休日］
携帯電話：○○○－○○○○－○○○○

報告（直ちに）

報告は直接本省へ！

国土交通省自動車交通局技術安全部環境課
〔連絡先の勤務時間内（○○:○○～○○:○○）〕
直通電話：○○○－○○○－○○○○
FAX　　：○○○－○○○－○○○○
〔連絡先の勤務時間外・休日）〕
携帯電話：○○○－○○○○－○○○○

報告事項

第1報は把握している範囲で速やかに！

①事業者名　②発生日時　③発生場所　④事故車の登録番号　⑤死者、重傷者数及び負傷者数（危険物等の種類・積載量・漏洩の状況）　⑥事故概要　⑦情報入手先　⑧その他判明している事項　⑨緊急連絡担当者名及び連絡先

※ 第1報後の追加情報も速やかに報告

報告事項

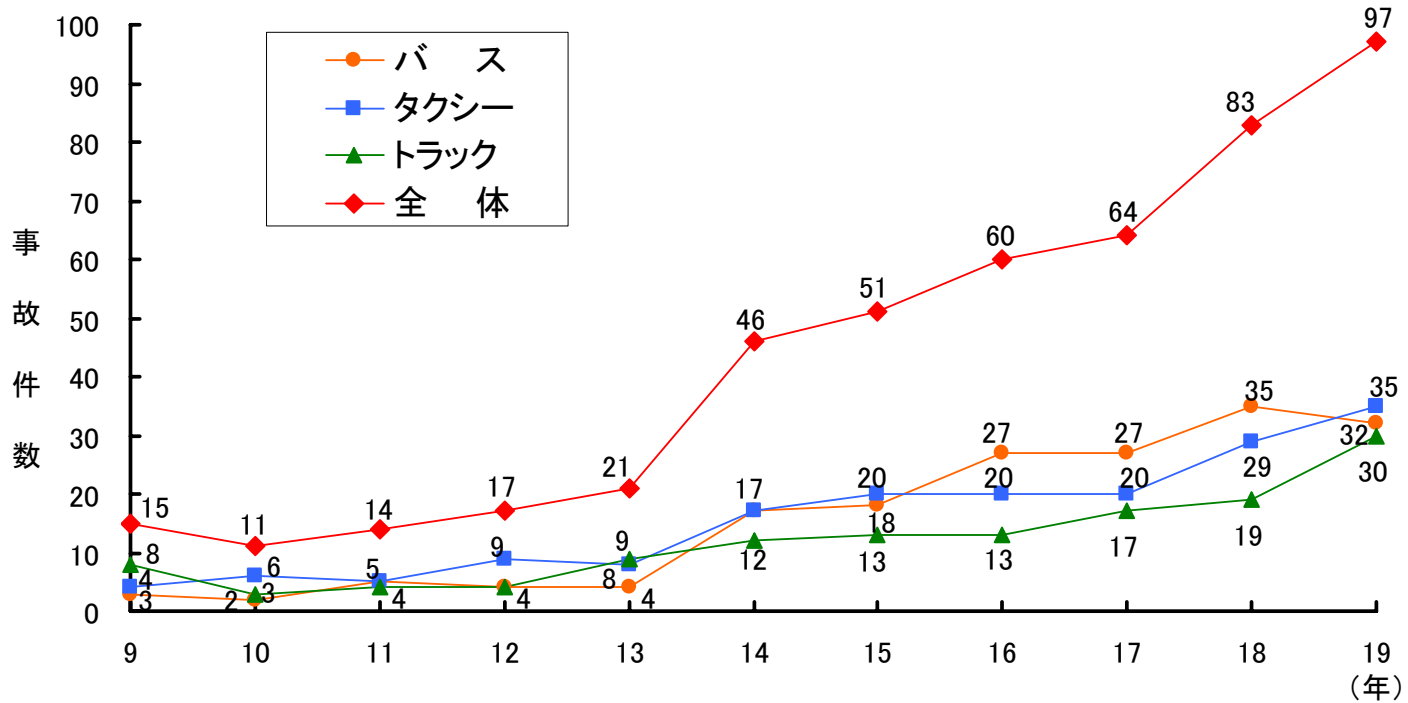
①事業者名　②事象の件名　③発生日時　④発生場所　⑤事象の概要　⑥運搬について責任を有する者　⑦荷送人　⑧荷受人　⑨搬出日時　⑩搬入予定日時　⑪緊急連絡担当者名及び連絡先

※ 第1報後の追加情報も速やかに報告

３．運転者に関する課題－１

健康起因の事故発生状況

年	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
バス	3	2			4		18	27	27	35	32
タクシー	4	6	5	9	8	17	20	20	20	29	35
トラック	8	3	4	4	9	12	13	13	17	19	30
全体	15	11	14	17	21	46	51	60	64	83	97

事故件数 (0–100)、（年）

出典：国土交通省資料（自動車事故報告規則に基づく報告書より作成）

3．運転者に関する課題－2①

運転者の事故歴等の把握

地方運輸局等は、自動車運送事業者に対し、新たに運転者として雇い入れた者については、自動車安全運転センターが発行する運転記録証明書を取得するなどして運転者の過去の事故歴等を把握するよう、指導することとされている。

運転記録証明書

発行機関：自動車安全運転センター
証明内容：過去5年間、3年間または1年間の交通違反、交通事故及び運転免許の行政処分の記録
発行手数料：1通につき700円

無事故・無違反証明書

発行機関：自動車安全運転センター
証明内容：無事故・無違反で経過した期間
（ただし、昭和44年10月1日以降に限る。）
発行手数料：1通につき700円

整理番号 2007000011 P001-1

102-0084
東京都千代田区二番町３

日本　次郎　殿

運転記録証明書

申請者		
	氏名	日本　次郎
	生年月日	昭和　25 年　1 月　10 日生
	免許証番号	3 0 2 3 4 5 6 7 8 9 0 0

証明事項	行政処分の前歴	0 回	累積点数	2 点
	年月日	内容		点数
	平成16年 9月10日	安全運転義務違反（軽傷事故）		8 点
	平成16年10月15日	停止　30日（短縮　29日）		**
	平成17年 7月10日	信号無視（赤色等）		2 点
	平成19年 3月15日	速度超過（２０以上２５未満）指定		2 点
		以下余白		
	備考			

平成　19 年　6 月　4 日　現在の過去　3 年間の記録は、上記のとおりであることを証明します。

平成　19 年　6 月　6 日

自動車安全運転センター
東京都事務所長

３．運転者に関する課題－２②

適性診断の概要

運転者の性格、安全運転態度、認知・処理機能等について、心理・生理面から個人の特性を把握し、運転者に対し安全運転に役立つようきめ細やかなアドバイスを与えることを目的として実施。
平成１３年９月（旅客は平成１４年２月）からは、初任運転者、高齢運転者及び事故惹起運転者に対する診断を新たに設定し、受診を義務付けているところ（義務診断）。

種類	対象者	受診時期	診断時間	内　容
一般診断	任意	任意	約2時間	運転性向の基本要因に係る諸特性を測定。
初任診断	初任運転者	事業用自動車の運転者として選任する前。	約2時間20分	プロドライバーとしての自覚、事故の未然防止のための運転行動等の留意点等を助言・指導。
適齢診断	高齢運転者	65歳以上75歳 未満の運転者は3年に1回。 75歳以上：1年に1回。	約2時間20分	加齢による身体機能の変化、運転行動への影響を認識させ、身体機能の変化に応じた運転行動を助言・指導。
特定診断Ⅰ	死亡又は重傷事故を起こし、かつ、当該事故前の1年間に事故を起こしたことがない者。 軽傷事故を起こし、かつ、当該事故前の3年間に事故を起こしたことがある者。	事故を起こした後、再度、事業用自動車に乗務する前。	約2時間40分	交通事故の状況等を聴取し、運転経歴等を参考に、交通事故の再発防止に必要な運転行動等を助言・指導。
特定診断Ⅱ	死亡又は重傷事故を起こし、かつ、当該事故前の1年間に事故を起こした者。		約5時間	交通事故の状況等を聴取し、事故を引き起こす運転特性及び背景要因等を参考に、運転行動等について助言・指導。

※ （桃色）は、義務診断。

5．車両に関する課題－１①

アルコール・インターロック装置に関する検討会　最終とりまとめ概要（平成１９年１２月２６日）

1．呼気吹込式のアルコール・インターロック装置の技術指針案

① 自動車に任意に備える場合の技術指針案を策定

今後、政府の進める常習飲酒運転者対策に関する検討の状況や各種検証等を踏まえて最終化

⇒ **任意装備車両の普及・促進を期待**

② 常習者対策として活用する場合の追加的要件を特定

⇒ **常習者対策での活用方策を引き続き検討**

アルコール・インターロック装置

エンジン始動時，ドライバーの呼気中のアルコール濃度を計測し，規定値を超える場合には始動出来ないようにする装置

（呼気吹込式のアルコール・インターロック装置）

2．呼気吹込式以外の飲酒運転防止技術

① 技術開発の方向性を提示

⇒ **新技術の開発促進を期待**

② 他システムとの連携方策等を提示

（イ）本人確認のための顔画像とアルコール検知器等を組み込んだ運行管理システムと、盗難防止対策などで活用されている遠隔操作でエンジンをロックできる装置を併せて使用するアイディアを提示

（ロ）本人確認が難しい臭気センサーをトラック車室内で早期実用化するなどのアイディアを提示

⇒ **アイディア提示による早期実用化を期待**

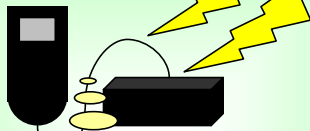
（日産で開発中の飲酒運転防止コンセプトカー）

3．その他

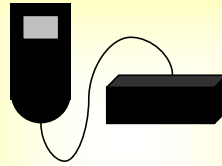
装置の普及のため、ニーズ等を踏まえながら、適合品をユーザーが容易に識別できるよう、装置の認定制度などの構築について検討

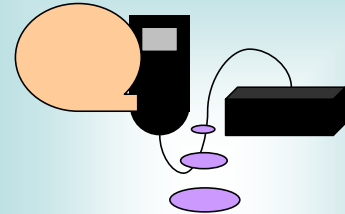
5．車両に関する課題－１②

呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置の技術指針の概要

一般要件

電気妨害を生じない！

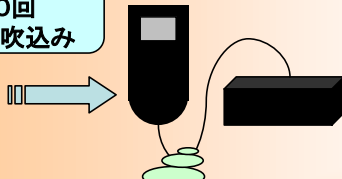
・製造者名、型式、製造番号等の表示を付記
・測定に必要な呼気量、アルコール濃度設定値は任意に設定可能　等

較正・整備要件

・取扱説明書、整備説明書等の要件
・較正間隔、整備間隔は180日以上
・メンテナンスの環境整備に配慮すること　等

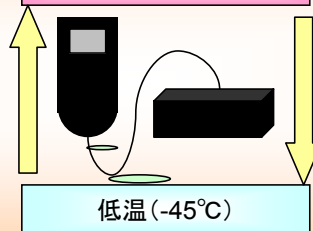
ごまかし防止要件

風船、フィルターを通した空気などでロックを解除しない！

耐久性能要件

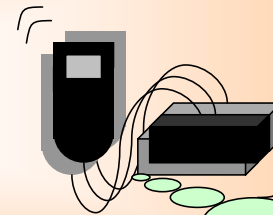
機能試験

3分以上の間隔で連続10回試験ガス吹込み

エンジンが10回ともロック！

温度試験

高温（+85または+125℃）

低温（-45℃）

高温・低温でも性能確保！

振動試験

振動を加えても性能確保！

その他、
・電気試験、落下試験、防塵・防水性能試験、圧力に関する試験等を規定

5．車両に関する課題－２①

衝突被害軽減ブレーキ補助について

目的

大型トラックの事故は、多数の車両を巻き込み、多数の死傷者数を出す悲惨な事故となることが多く、その対策が急務となっている。

大型トラックの事故の約55%は、追突事故であり、これによる死亡事故率は、乗用車に比べ約12倍高くなっている。

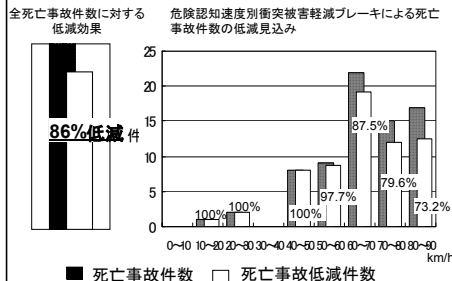
このような中、先進技術を駆使し、我が国において世界で初めて実用化された追突事故の被害軽減に有効な衝突被害軽減ブレーキの早期普及を図るため、平成19年度より補助制度を開始。

補助概要

補助対象：衝突被害軽減ブレーキを装備した事業用大型トラック（車両総重量8トン以上）
補助率：衝突被害軽減ブレーキの装置価格の１／２

衝突被害軽減ブレーキの効果

大型トラックに衝突被害軽減ブレーキを装備し、衝突速度を20km/h下げることにより、***被追突車両の乗員の死亡件数を約9割※減らす***ことが可能と推計

※ 危険認知速度別衝突被害軽減ブレーキによる死亡事故件数の低減見込み

衝突被害軽減ブレーキの概要

●先行車両に近づく場合

ミリ波レーダーがつねに前方の状況を検知。

ドライバーが前方の車両に気づかない場合は、音によりドライバーにブレーキ操作を行うように促す。

追突する若しくは追突の可能性が高いとコンピュータが判断すると、ブレーキを作動。

最近の大型トラックの主な追突事故例

発生日時	場所	死亡者数	負傷者数
2006年2月22日	兵庫県神崎郡中国自動車道	2名	11名
2006年8月23日	岐阜県土岐市中央自動車道	1名	9名
2007年5月8日	広島県三原市山陽自動車道	2名	19名
2007年8月5日	徳島県徳島市国道11号線	0名	20名
2007年8月10日	大阪府高槻市名神自動車道	1名	7名
2007年9月22日	愛知県岡崎市東名自動車道	2名	3名

５．車両に関する課題－２②

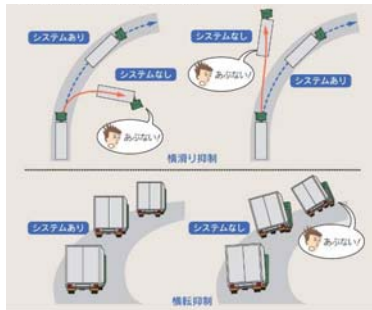
トラック・バスメーカーによる実用化ＡＳＶ技術一覧

	ＡＳＶの共通名称	（通称名）	ＡＳＶ機能区分	メーカー	各社の名称
1	**高輝度前照灯**	ＨＩＤ	知覚機能の拡大	いすゞ自動車（株）	ディスチャージヘッドランプ
				日産ディーゼル工業（株）	ディスチャージドヘッドライト
				日野自動車（株）	ディスチャージド・ヘッドランプ
				三菱ふそうトラック・バス（株）	ディスチャージドヘッドライト
2	**後方視界情報提供装置**	バックカメラ	情報提供	いすゞ自動車（株）	バックアイカメラ＆モニター
				日産ディーゼル工業（株）	・セイフティビジョン（後方視界補助装置） ・バックアイカメラ＆モニタ
				日野自動車（株）	バックカメラ
				三菱ふそうトラック・バス（株）	・バックモニター、セーフティビジョン ・バックアイカメラ＆モニタ
3	**車両周辺障害物情報提供装置**	周辺ソナー	情報提供	いすゞ自動車（株）	・バックセンサー ・ソナーシステム
				日野自動車（株）	近接センサー
4	**後側方視界情報提供装置**	後側方カメラ	情報提供	いすゞ自動車（株）	・バックアイカメラ＆モニター+左方視界カラーカメラ付き（バス）
				日野自動車（株）	左後側方補助カメラ
				三菱ふそうトラック・バス（株）	セーフティビジョン
5	**タイヤ空気圧注意喚起装置**	タイヤ空気圧警報	注意喚起	日野自動車（株）	タイヤ空気圧モニター
6	**ふらつき注意喚起装置**	ふらつき警報	注意喚起	いすゞ自動車（株）	運転集中度モニター
				三菱ふそうトラック・バス（株）	ＭＤＡＳ-Ⅲ（運転注意力モニター） [Mitsubishi Driver's Attention monitoring System]
7	**車間距離警報装置**	車間距離警報	警報	いすゞ自動車（株）	・ミリ波車間ウォーニング（トラック） ・車間距離警報装置（バス）
				日産ディーゼル工業（株）	トラフィックアイ
				日野自動車（株）	ニューセーフティアイ
				三菱ふそうトラック・バス（株）	ディスタンスウォーニング（車間距離警報装置）
8	**車線逸脱警報装置**	車線逸脱警報	警報	日野自動車（株）	車線逸脱警報装置
				三菱ふそうトラック・バス（株）	ＭＤＡＳ-Ⅲ（運転注意力モニター） [Mitsubishi Driver's Attention monitoring System]
9	**前方障害物衝突被害軽減制動制御装置**	衝突被害軽減ブレーキ	警報 事故回避支援制御	いすゞ自動車（株）	プリクラッシュブレーキ
				日産ディーゼル工業（株）	トラフィックアイブレーキ
				日野自動車（株）	プリクラッシュセーフティシステム
10	**定速走行・車間距離制御装置**	高速ＡＣＣ	注意喚起 運転負荷軽減制御	いすゞ自動車（株）	ミリ波車間クルーズ
				日産ディーゼル工業（株）	・トラフィックアイクルーズ ・トラフィックアイクルーズⅡ（主ブレーキ制御付）
				日野自動車（株）	スキャニングクルーズ
				三菱ふそうトラック・バス（株）	車間距離保持機能付オートクルーズ
11	**車両横滑り時制動力・駆動力制御装置**	ＥＶＳＣ	運動性能向上制御	いすゞ自動車（株）	ＩＥＳＣ（ISUZU Electronic Stability Control）
				日産ディーゼル工業（株）	ＮＤＳＣ（Nissan Diesel Stability Control）
				日野自動車（株）	・ＲＳＡ（Roll Stability Assist） ・ＶＳＣ（Vehicle Stability Control）
12	**車輪スリップ時制動力・駆動力制御装置**	トラクションコントロール付ＡＢＳ	運動性能向上制御	いすゞ自動車（株）	ＡＳＲ（アンチ・スリップ・レギュレーター）
				日産ディーゼル工業（株）	ＡＳＲ
				日野自動車（株）	ＡＳＲ
				三菱ふそうトラック・バス（株）	ＡＳＲ （アンチ・スピン・レギュレーター）

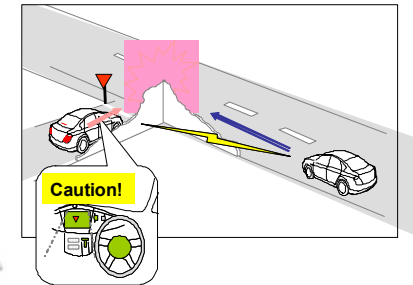
５．車両に関する課題－２③

ＡＳＶ技術普及状況一覧

区分	項目		通称名	平成17年		平成18年		平成19年	
				装着台数	総生産台数	装着台数	総生産台数	装着車台数	総生産台数
大型	1	高輝度前照灯	HID	67,328	167,570	49,089	180,937	54,752	135,853
	2	後方視界情報提供装置	バックカメラ	4,670		9,870		10,704	
	3	車両周辺障害物情報提供装置	周辺ソナー	207		259		29	
	4	後側方視界情報提供装置	後側方カメラ	0		0		168	
	5	タイヤ空気圧注意喚起装置	タイヤ空気圧警報	29		42		33	
	6	ふらつき注意喚起装置	ふらつき警報	2,330		5,386		8,300	
	7	車間距離警報装置	車間距離警報	7,627		6,271		9,703	
	8	車線逸脱警報装置	車線逸脱警報	190		4		2,026	
	9	前方障害物衝突軽減制動制御装置	衝突被害軽減ブレーキ	－		85		466	
	10	定速走行･車間距離制御装置	高速ACC	7,407		5,960		16,067	
	11	車両横滑り時制動力･駆動力制御装置	EVSC	3,847		4,433		3,384	
	12	車輪スリップ時制動力･駆動力制御装置	トラクションコントロール付きABS	－		38,869		65,642	

EVSC(Electronic Vehicle Stability Control)

ふらつき注意喚起装置

車線逸脱防止警報

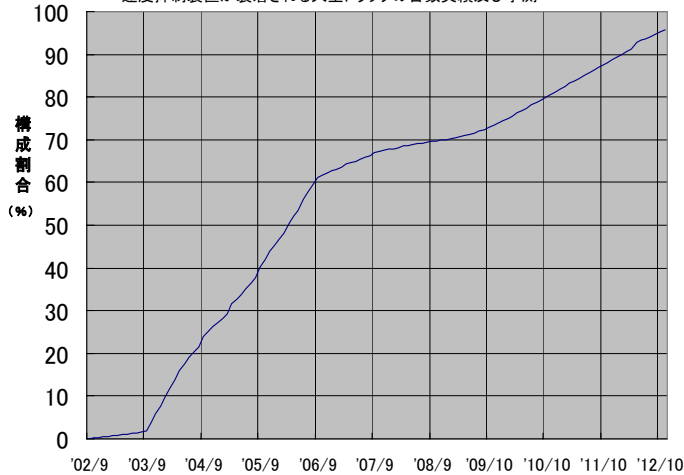
車車間通信による安全運転支援システムの例

5．車両に関する課題－３

速度抑制装置の普及状況

◆速度抑制装置の普及状況

速度抑制装置が装着される大型トラックの台数実績及び予測

構成割合（%）: 0, 10, 20, 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90, 100

'02/9 '03/9 '04/9 '05/9 '06/9 '07/9 '08/9 '09/10 '10/10 '11/10 '12/10

SLDの装着台数（実績）
※自動車検査証に「速度抑制装置付」の記載のある大型トラック

年	月	台数
平成19年	1月末	約504千台
	2月末	約508千台
	3月末	約515千台
	4月末	約517千台
	5月末	約520千台
	6月末	約524千台
	7月末	約527千台
	8月末	約531千台
	9月末	約535千台
	10月末	約537千台
	11月末	約540千台
	12月末	約542千台
平成20年	1月末	約544千台
	2月末	約545千台
	3月末	約549千台
	4月末	約550千台
	5月末	約551千台
	6月末	約553千台
	7月末	約554千台
	8月末	約555千台
	9月末	約558千台
	10月末	約558千台
	11月末	約559千台
	12月末	約560千台

関連新聞記事（H20.2.2）

速度制限装置 装着を
府警など初の取り締まり

京都府警高速道路交通警察隊や近畿運輸局などは一日夜、名神高速道路京都南インター（京都市伏見区）などで、スピードリミッター（速度制限装置）を解除した違法な大型トラックの本格的な取り締まりを初めて行った。

大型トラックの大半は二〇〇三年九月以降、時速九十キロ以上の速度が出ないようにするリミッターの装着が義務付けられている。しかし同局京都運輸支局には、九十キロを超えて走行する大型トラックの情報が多く寄せられており、府警などが取り締まりに乗り出した。

南インターでは、まず過積載などの疑いのある大型トラックを近くの臨時検問所に引き込み、京都運輸支局の専門官らがリミッターの改造の有無などを調べた。本線でも時速百キロ以上で走っている大型トラックを覆面パトカーが発見し、検問所で調べた。

臨時検問所でリミッターの有無などを調べられた大型トラック（京都市伏見区・名神京都南インター）

7．そ　の　他①

○法人タクシー事業者ランク評価制度について

東京タクシーセンターにおいて、より良質なタクシーサービスの提供を促進するため、平成13年10月1日より、タクシー事業者ランク評価制度を導入・実施。

東京の法人タクシー事業者（多摩地区を除く）について、接客サービスに関する情報や安全に関する情報及び事業者の法令遵守に関する情報を東京タクシーセンターにおいて収集し、評価を実施。具体的な評価方法は、客観性及び透明性の確保のため数値化による評価方式を採用し、4段階で分類。

利用者への情報提供手段として、AAランク及びAランクの事業者の車両にはステッカーで表示するとともに、東京タクシーセンターのホームページに掲載することにより公開。

車両表示ステッカー

18年度評価結果

ランク分類	評価点数	事業者数
AAランク	90点以上	95社
Aランク	76～89点	105社
Bランク	61～75点	76社
Cランク	60点以下	34社

ランク評価方法

ランク評価（総合評価）

- 法令遵守面
  - ・タクシー運転者に対する街頭指導の有無
  - ・苦情等に基づく行政処分の有無
- 旅客接遇面
  - ・タクシー利用者から行政及びセンターに寄せられた接客態度不良等の苦情の有無
  - ・センターが委嘱するモニターから寄せられた接客態度、地理知識、服装・身だしなみ、運転操作、車内の清潔度等についての情報の評価
- 安全管理面
  - ・最高速度違反及び駐停車違反等に係る行政処分の有無
  - ・事故情報
  - ・過労防止状況
  - ・行政監査に基づく行政処分の有無
  - ・適性診断受診状況

７．そ　の　他②

○個人タクシー事業者認定制度について

個人タクシー事業者認定制度

　全国個人タクシー協会において、高品位のサービスを提供する事業者に対し、ひとつ星、ふたつ星の認定を経て、マスター（みつ星）として認定。

認定基準

・道路運送法や道路交通法等の違反がないこと。
・利用者からの苦情による所属団体の処分を受けていないこと。
・安全運転に関して適切な取組を行っていること。
など

MASTERS

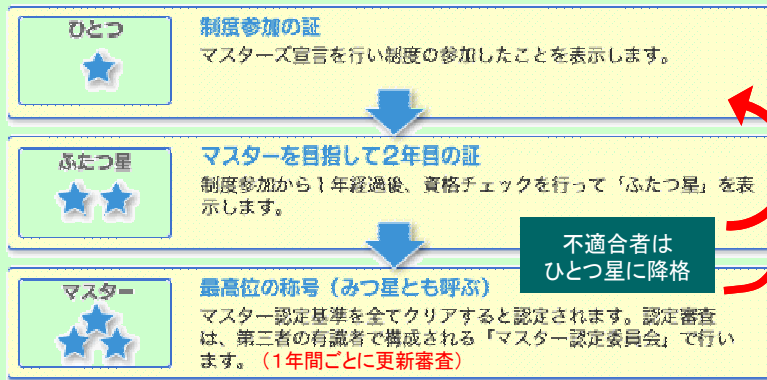
マスター屋上表示灯

★マスター認定までのしくみ

ひとつ
制度参加の証
マスターズ宣言を行い制度の参加したことを表示します。

ふたつ星
マスターを目指して2年目の証
制度参加から１年経過後、資格チェックを行って「ふたつ星」を表示します。

マスター
最高位の称号（みつ星とも呼ぶ）
マスター認定基準を全てクリアすると認定されます。認定審査は、第三者の有識者で構成される「マスター認定委員会」で行います。（1年間ごとに更新審査）

不適合者は
ひとつ星に降格

7．そ　の　他③

○タクシー事業の構造改善に関する調査について

予算額（案）：15百万円

【イメージ】

評価委員会

（行政、事業者団体、利用者等が参画）

評価基準
・法令遵守状況
・接客に係る苦情件数
・交通事故件数
などの情報を収集し、総合的に評価

A ランク　B ランク　C ランク

情報提供

利用者

Aランク会社
・・・・・・・・・
Bランク会社
・・・・・・・・・

△△タクシー
お願いします

電話呼出による選択

Aランク

流し営業における選択

優良タクシー
乗り場

タクシーのりば

乗り場における選択

評価

選択

タクシー事業者

△△タクシー
○○タクシー
××タクシー

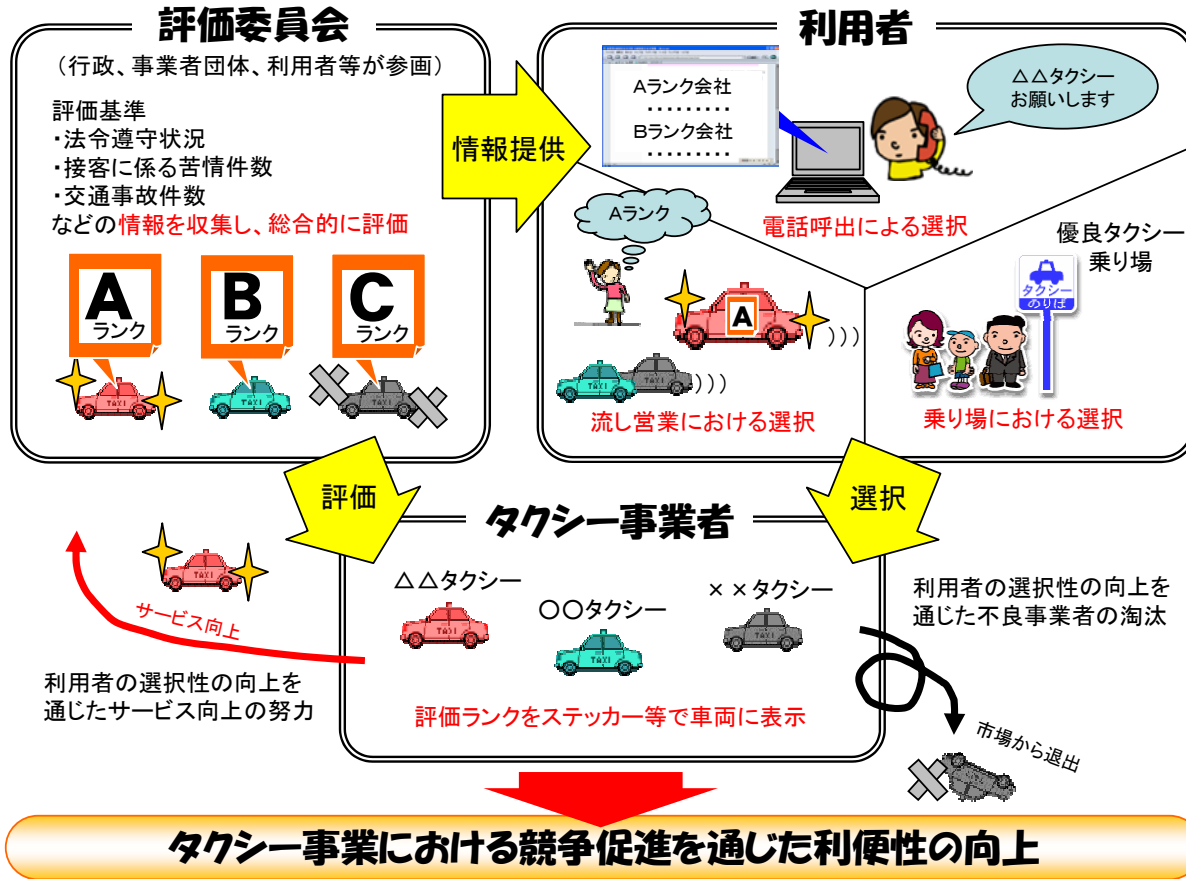
評価ランクをステッカー等で車両に表示

サービス向上

利用者の選択性の向上を
通じたサービス向上の努力

利用者の選択性の向上を
通じた不良事業者の淘汰

市場から退出

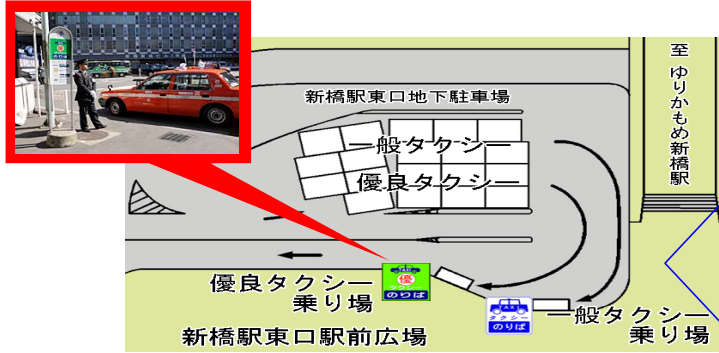
タクシー事業における競争促進を通じた利便性の向上

7. そ　の　他④

○優良タクシー乗り場について

交通政策審議会自動車交通部会の「タクシーサービスの将来ビジョン報告書」において、利用者がタクシーを選択できる環境整備として、乗り場の差別化について提言されたこと等から、平成20年3月6日、東京タクシーセンターが全国初の「優良タクシー乗り場」を新橋駅東口に設置・運用を開始。

新橋駅東口地下駐車場
至ゆりかもめ新橋駅
一般タクシー
優良タクシー
優良タクシー乗り場
一般タクシー乗り場
新橋駅東口駅前広場

1日当たりの稼働状況

（台）

区分	3月	4月	5月
優良	395 31.4%	484 38.0%	511 41.0%
一般	862 68.6%	791 62.0%	734 59.0%
合計	1,257 100.0%	1,275 100.0%	1,245 100.0%

入構可能な車両

道路運送法や道路交通法等の違反がない等により優良運転者と認められたタクシー

優良運転者表彰受けた運転者

マスター（みつ星）の認定を受けた個人タクシー

タクシーサービスの将来ビジョン報告書（抜粋）

○乗り場整備の促進と乗り場の差別化

流し地域は、利用者がタクシーを選択することが困難であるが、乗り場が整備され一定のルールが確立されていれば、ある程度タクシーを選択することが可能となる。このため、行政機関や施設管理者等と連携を図りつつ、県のタクシー協会等において乗り場の整備を積極的に行うとともに、例えば、近距離乗り場と中・遠距離乗り場を分けたり、事業者ランク制による優良事業者・運転者が優先的に駅前などの好位置にある乗り場に乗り入れ可能とする、あるいは、禁煙車両のみの乗り場を設定する、といった措置を産業界において検討し、可能なところから導入することが望ましい。

7．その　他⑤

○ 行政処分状況の公表

タクシー事業者など一般旅客自動車運送事業者の法令違反について、道路運送法等に基づく許可の取消し等を受けた事業者名及び処分内容等を公表することにより、利用者等による事業者の選択を可能として利用者の保護に資するとともに、事業の健全な発達及び輸送の安全確保に資することを目的に、平成14年2月より公表。

公表基準の概要

1．公表主体
地方運輸局及び本省自動車交通局により実施。

2．公表範囲
タクシー事業者の場合、車両停止以上の処分を受けた事業者。

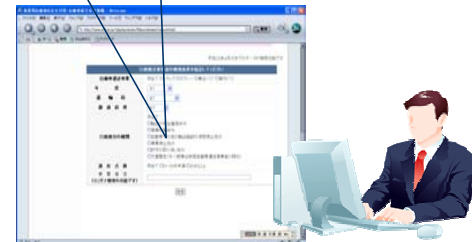
3．公表内容
（1） 処分年月日
（2） 事業者名
（3） 事業者及び処分に係る営業所の所在地
（4） 処分の内容
（5） 主な違反条項
（6） 監査実施の端緒及び違反行為の概要
（7） 処分により付された違反点数及び事業者の累積点数

4．公表時期及び方法
地方運輸局では行政処分の都度、報道機関等へ資料提供。本省自動車交通局では毎月、その前月の行政処分の情報について、ホームページで公表。

平成20年4月分までのデータが検索可能です

行政処分事業者の検索条件を指定してください	
自動車運送事業	⦿全て ○トラック ○タクシー ○乗合バス ○貸切バス
年　度	全て
運　輸　局	全て
都　道　府　県	全て
行政処分の種類	⦿全て ○輸送の安全確保命令 ○事業改善命令 ○自動車その他の輸送施設の使用停止処分 ○事業停止処分 ○許可の取り消し処分 ○文書警告（※一般乗合旅客自動車運送事業者に限る）
違　反　点　数	⦿全て ○0～20点未満 ○20点以上
事　業　者　名 （ヨミガナ検索も可能です）	

検索

ホームページ上で事業者の検索が可能

7．そ　の　他⑥

○「貸切バスに関する安全等対策検討委員会」報告の主な内容及び実施状況

問　　題　　点	対　　応　　策	実施状況等
1．運行時の安全の確保について		
・交替運転手の配置基準として、時間による基準が定められているが、個々の運行において、配置が必要かどうかわかりにくく、旅行業者にも説明しにくい。	(1) 交替運転者の配置基準 ・国土交通省において、乗務距離に基づく交替運転者の配置基準のあり方を検討	【H20.6.27 通達を発出】 （H20.9.1施行）
・ツアーバス等については、路上での乗降が一般的で乗降時の安全確保不十分。	(2) 旅客の乗降時における安全の確保 ・国土交通省において、駐停車禁止場所での乗降禁止について、貸切バス事業者・旅行業者に徹底	【H19.12.14 通達を発出】
	・貸切バス事業者・旅行業者が中心となって、主要地点における乗降場所の確保策を検討	中長期 【両業界のＷＧ】 第1回　H20.3.26 第2回　H20.7.2
・貸切バスにおいて、旅行業者の指示等に起因して事故が発生した場合、その背景の把握が困難。	(3) 自動車事故報告書への旅行業者名の記載・旅行業者の責任の明確化 ・国土交通省において、省令を改正し、自動車事故報告書に旅行業者名等を記載。これにより、道路運送法上の監査等の他、旅行業法上の立入検査等の対応ができる環境を整備	【省令を改正】 H20.7.29公布 H20.9.1施行
	(4) 監査の強化 ・国土交通省において、必要な監査要員の確保に努め、効率的かつ重点的な監査を実施	継続 【増員】20年度30名 21年度28名予定
	(5) 車両安全対策の強化 ・国土交通省において、バスの事故実態等を把握、分析した上で必要な車両安全対策の強化について検討	中長期

７．その　他⑦

問　　題　　点	対　　応　　策	実施状況等
２．貸切バス事業者の質を向上させるための方策について		
・安全等に対する取り組みをどの事業者が適切に行っているか利用者から見た場合に不明で、質のよい事業者が選ばれるとは限らない。 ・安全性等の質よりも、運賃の高低が優先される場合がある。	(1) 貸切バス事業者を選択できる仕組みの構築 (事業者評価の実施) ・国土交通省において、貸切バス事業者の評価制度 を検討。また、ツアーのパンフレットにおけるバス事業者の安全情報等の記載について検討	１～２年以内 【制度構築のための検討委員】 第１回　H20.　9.25開催 第２回　H20.11.27開催 第３回　H21.　1.28開催
	(2) 貸切バス事業者による安全情報の公表 ・国土交通省において、安全情報の公表内容・方法等について指導	継続
・ツアーバスを巡る問題点、課題の解決に向けて、関係者の連携・協力が必要。	(3) ツアーバス実施事業者間の安全性向上のための連携の強化 ・国土交通省の主導により、事業者間の連携、行政との対話等を図るため、「ツアーバス連絡協議会（仮称）」を設置	年度内 H20.10.2 「高速ツアーバス連絡協議会」設立
３．貸切バス業界及び旅行業界の連携・協力のあり方について		
・バス運行の安全規制等について、旅行業者の理解が不十分。貸切バス側が無理を承知で契約する場合、旅行業者が提示する運賃水準が低すぎる場合もある。 ・契約変更時の取扱いなど、貸切バス事業者と旅行業者が協力して対応する事項についての指針が必要。 ・両業界による意見交換が年１回程度行われているが、その結果が業界全体に伝わっていない。	(1) ツアーバス向け長距離都市間運行モデル等の作成 ・バス業界において、代表的な都市間における標準的な運行モデルを作成	１～２年以内 【両業界のＷＧ】 第1回　H20.3.26 第2回　H20.7.2
	・両業界が連携して、安全運行パートナーシップ・ガイドライン（仮称）を作成	
	(2) 両業界の相互理解等を図るための場の設置 ・両業界が連携し、旅行行程の作成、安全規制の周知、需要拡大策等のテーマについて、作業部会等を開催して具体的に検討。ブロック毎の協議会を活性化。行政も協力。	【両業界のＷＧ】 第1回　H20.3.26 第2回　H20.7.2 【ブロック毎の協議会】 適宜開催

7. そ の 他⑧

○「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会」について

１．背景・目的

　「貸切バスに関する安全等対策検討会」報告において、「安全等に対する取り組みを、どの事業者が適切に行っているか利用者から見た場合に不明で、質の良い事業者が選ばれるとは限らない」、「安全性等の質よりも運賃の高低が優先される場合がある」といった問題点への対応として、貸切バス事業者を選択できる仕組みの構築（事業者評価の実施）について提言された。

　この提言を踏まえ、利用者が優良な貸切バス事業者を選択できるよう、貸切バス事業者の安全性や安全に対する取組状況等について評価・公表する制度の検討を行う。

２．検討委員会メンバー

学識経験者、消費者、貸切バス事業者、旅行業者、両業界団体、労働組合、国土交通省

３．主な検討内容

（１）評価・認定基準について（評価項目、認定方法、有効期間等）
（２）評価。認定の実施主体及び実施方法について（実施主体に求められる要件、実施主体、実施方法）
（３）利用者への情報提供方法について（利用者に対する効果的な情報提供のあり方）

４．スケジュール（予定）

・第１回（平成20年　9月25日）：他事業における評価制度の報告、事業者等アンケート等の検討、今後の進め方
・第２回（平成20年11月27日）：アンケート等・重大事故分析結果の報告、評価・認定基準の検討、試行方法の検討
・第３回（平成21年　1月28日）：試行結果の報告、実施主体に求められる要件及び実施方法の検討
・第４回（平成21年　2月中旬）：情報提供方法の検討、とりまとめ（案）
・第５回（平成21年　2月下旬）：最終とりまとめ

８．運行管理制度に関する課題（追加）

民間団体における飲酒運転教育（例）

〇飲酒運転防止研修用ＤＶＤ　（ＡＳＫ（アルコール薬物問題全国市民協会）資料提供）

講座１ アルコールの「１単位」と体質

・アルコールの体質
・体質ごとの注意
・アルコールの１単位と処理時間
・３単位飲酒のリスク
・酒気帯びのケーススタディ
・健康日本２１

講座２ 「酔いの正体」と運転への影響

・体内でのアルコールのゆくえ
・酔いの段階と「脳のマヒ」
・運転への影響
・微量でもこんな影響が
・飲酒運転による事故

講座３ 「寝酒の落とし穴」と「接種のコツ」

・日本人と寝酒
・寝酒の落とし穴
・アルコールなしの安眠のためのアドバイス
・プロ運転手の節酒のコツ

講座４ 「アルコール依存症」の予防と早期発見

・薬物としてのアルコール
・依存症になりやすい飲み方
・依存症の進行プロセス
・自己チェックＣＡＧＥ
・回復者からのメッセージ